1972 மார்ச் 21]

இணைப்பு—5.

தமிழ்நாட்டிலுள்ள தூத்துக்குடி துறைமுகத் திட்டம், சேது சமுத்திரத் திட்டங்களின் 1971-72 ஆம் ஆண்டுப் பணி பற்றிய ஆய்வுரை.

தமிழ்நாட்டில், கடலூர், நாகப்பட்டிணம், தூத்துக்குடி ஆகிய இடங்களில் மூன்று நடுத்தரத் துறைமுகங்களும், ஒன்பது சிறு துறைமுகங்களும் உள்ளன.

2. தூத்துக்குடியில் தற்போதுள்ள நடுத்தரத் துறைமுகம் சட்டப்படி நிறுவப்பட்டுள்ள வாரியத்தினால் தொடர்ந்து நிர்வகிக்கப்பட்டுவரும். தூத்துக்குடியில் பெரிய துறைமுகம் ஒன்று உருவாக்கப்பட்டு மேம்படுத்தப் பட்டு வருகிறது. புதிய துறைமுகம் செயல்படத் தொடங்கும்போது, தற்போதுள்ள நடுத்தரத் துறைமுகத்தின் நிர்வாகம் புதிய பெரிய துறைமுகத்தின் நிர்வாகத்துடன் இணைக்கப்பட்டு, புதிய துறைமுகப் பொறுப்புக் கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்படும்.

ஏற்றுமதி, இறக்குமதி ஏற்றதும், படகுகள் நிற்பதற்குரிய வசதியுடனும் உள்ள அலை தாங்கிகளால் நன்கு பாதுகாக்கப்படுவதுமான 500 அடி நீளம் உள்ள ஒரு துறைமுகம் மாநில அரசின் பொதுப்பணித் துறையால் கட்டப்பட்டு வருகிறது. இதில் 13 அடி மீன்பிடி இழு படகுகள் வந்து தங்க முடியும். இந்தத் துறைமுகம் தற்பொழுதுள்ள துறைமுகத்தின் வளவிற்குத் தெற்கே கட்டப்பட்டு வருகிறது. இது முக்கியமாக மீன்பிடிக் காரியங்களுக்கு மட்டுமே பயன்படும். இது 1972 இறுதிக்குள் கட்டி முடிக்கப்படுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இதற்கென்று துறைமுகப் பொறுப்புக் கழகத்தின் நிலத்திலிருந்து 4·73 ஏக்கர் நிலத்தை தூத்துக்குடி துறைமுகப் பொறுப்புக் கழகம் ஒதுக்கியுள்ளது.

தூத்துக்குடி துறைமுகத் திட்டம்—பணி முன்னேற்றம் குறித்த ஆய்வுரை.—பொது, தற்பொழுதுள்ள தூத்துக்குடி துறைமுகத்தின் தென் கிழக்கில் ''முயல் தீவிற்கு'' அப்பால் ஆழ்கடல் துறைமுகம் ஒன்று ரூ. 24·40 கோடி செலவில் கட்டுவதற்கு இந்திய அரசின் கப்பல் போக்குவரத்து அமைச்சகத்தால் நிர்வாக ஏற்பளிப்பு வழங்கப்பட்டது. இத்திட்டத்தின் முதற்கட்டத்தில் 30 அடி அமிழ் ஆழம் அளவுள்ள கப்பல் தங்குமிடம் அமைக்கக் கருதப்பட்டது. எனினும் முதற்கண் நான்கு கப்பல் தங்குமிடம் கட்டுவதற்கு துணை வசதிகளை செய்வதற்கு மட்டும் ரூ. 21·76 கோடி செலவிற்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டது. இத் திட்டம் மத்திய அரசுத்திட்டமாக நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இவ்வேலைத் திட்டத்தைத் தமிழ்நாடு அரசு அரசியலமைப்பில் 258-'ஏ' பிரிவின்கீழ் இந்திய அரசிடம் ஒப்படைத்துள்ளது.

வேலையில் முன்னேற்றம் (அ) கடற்கரைப் பணிகள்.—நிலம் கையகப் படுத்துதல், துறைமுக எஸ்டேட்டில் சாலைகள் அமைத்தல் பணியாளர்கள் குடியிருப்புகள் கட்டுதல், கள அலுவலகங்கள், துறைமுக எஸ்டேட்டில்

நீர்வழங்கு வசதிகள், கழிவுநீர் அகற்றும் வசதிகள், மின்சக்தி வழங்கல் துறைமுகத்திற்கும் பாறைவெட்டும் பகுதிக்கும் ரயில் பாதை அமைத்தல் போன்ற எல்லா தொடக்கப் பணிகளும் முடிவு பெற்றுள்ளன.

(ஆ) ஆழ்கடல் வேலைகள் வடக்கு அலை தடுப்புச்சுவர்.—கரையிலிருந்து 1,775 மீட்டர் தூரம் வரை வடிக்கு அலைதடுப்புச் சுவர் எல்லா வகையிலும் முடிக்கப்பட்டிருக்கிறது. "பெரிய ஒப்பந்தப்படி" 1,775 மீட்டருக்கு அப்பாலுள்ள வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன. (1972ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் 27-ம் நாள் கணக்குப்படி) வடக்குச்சுவர் 2,665 மீட்டர் தூரம் வரை சென்றிருக்கிறது. இதில் 1,775 மீட்டரில் இருந்து 2,665 மீட்டர் வரை உள்ளீட்டுப்பகுதி மட்டுமே முடிக்கப்பட்டிருக்கிறது. உள்ளீட்டுப் பகுதியின் சிறிய கற்களை அலைகளிலிருந்து தற்காக்க கவசக் கற்கள் அதேதூரம் வரை அரணாய் வைக்கப்பட்டுள்ளன.

தெற்கு அலைதடுப்புச்சுவர்.—கரையில் இருந்து 1,830 மீட்டர் தூரம் வரை தெற்கு அலைதடுப்புச்சுவர் எல்லா வகையிலும் முடிக்கப் பட்டிருக்கிறது. 1,830 மீட்டர் தூரத்திற்கு பின்பு உள்ள வேலைகள் "பெரிய ஒப்பந்தப்படி" செயல்பட்டு வருகிறது. பெரிய ஒப்பந்தப்படி 1,830 மீட்டரில் இருந்து 2,874 மீட்டர் வரை (1972 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி திங்கள் 27-ம் நாளில் உள்ளபடி) உள்ளீட்டுப்பகுதி மட்டும் சிறிய கற்களால் கட்டப்பட்டு அதேதூரத்திற்கு கவசக் கற்களும் இரு ஓரங்களிலும் போடப் பட்டு இருக்கின்றன.

1972 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி திங்கள் 27-ம் நாள் வரை சுமார் 21,03,323 டன் கற்கள் கொட்டப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் இரு அலை தடுப்புச் சுவர்களும் கட்டி முடிக்க 43,27,113 டன் கற்கள் கொட்டப்படல் வேண்டும்.

(இ) நீர்தூர்ப்புப் பகுதி.—கப்பல் துறையை நோக்கிச் செல்கின்ற சாலைகளும் ரயில் பாதைகளும் அமைப்பதற்காக தெற்கு சுவரின் உள்ள மைந்த பகுதி மணலால் 61 மீட்டர் அகலத்திற்கு தூர்க்கப்படுகிறது. கரையிலிருந்து 1,327 மீட்டர் தூரத்திற்கு அப்பால் தூர்ப்பு வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

(ஈ) செய்யப்பட வேண்டுவன.—கப்பல் தளச்சுவர் தலைப்பு பீடங்கள் கப்பல் தலச்சுவற்றின் இடைவெளியே தூர்த்தல் மற்றும் கடலடியை வெடிவைத்து தகர்த்து ஆழப்படுத்துதல் ஆகியவை இதுவரை ஆரம்பிக்கப் படவில்லை. இவை அனைத்தும் "பெரிய" ஒப்பந்தப்படி செய்யப்பட வேண்டியனவை.

செலவு பற்றி.—நான்கு கப்பல் துறைகளும் கட்ட செலவுக்காக அனுமதிக்கப்பட்ட 21·76 கோடியில் ஆரம்ப காலத்தில் இருந்து இதுவரை 18·72 கோடி மொத்தமாகவும் 13·09 கோடி நிகராகவும் செலவிடப் பட்டுள்ளது.

1972 மார்ச் 21]

முடிவு தேதியும் குறிக்கோளும்.—தூத்துக்குடி துறைமுகத் திட்டம் மூன்றும் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்த்து ஆரம்பிக்கப்பட்டு நான்காம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் தொடர்ந்து நான்காம் திட்டத்திலேயே முடிப்பதற்கு வகை செய்யப்பட்டது. இதைக் கருதி தூத்துக்குடியில் ஓர் உற்பத்தி தொழிற்சாலை அமைப்பதற்கான அமைதியை இந்திய அரசு கொடுத்திருக்கிறது. உரத்தொழிலுக்கு தேவையான திரவப்பொருள்களான, நப்தா எரி பொருளான எண்ணெ முதலியன சுமார் 4·6 லட்சம் டன்கள் வரை தேவைப்படும் திட்டப்பொருள்களான கந்தகம், ராக்-பாஸ்பேட், பொட்டாஸ் முதலியன 2·92 லட்சம் டன்கள் வரை தேவைப்படுகிறது. இவை அனைத்தும் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தின் வழியேதான் இறக்குமதி செய்யவேண்டி இருக்கிறது.

உரத்தொழிற்சாலையின் உற்பத்தி பொருள்கள் (சுமார் 2·1 லட்சம் டன் வரை) துறைமுகம் வழியாய்தான் ஏற்றுமதி செய்யப்படும். உரத் தொழிற்சாலையின் வளர்ச்சி துறைமுகத்தின் மூலப்பொருட்களின் இறக்குமதியையும் முடித்த பொருள்களின் ஏற்றுமதியையுமே சாரும். உரத் தொழிலுக்கு அத்தியாவசியமான ஓர் எண்ணெ நிலதாங்கியும் இரு கப்பல் துறைகளும் 1973-ம் ஆண்டு மத்திக்குள்ளாவது அவர்களிடம் ஒப்புவிக்கப்படவேண்டும். இவற்றை மனதில் கொண்டு பார்த்தால், ஆழ் கடல் துறைமுகத்தில் இரு கப்பல் துறைகளாவது 1973-க்குள் செயல்பட வேண்டும் என்பது தெளிவாகும். மற்ற இரு கப்பல் துறைகளும் 1973–74-க்குள் முடிக்கப்பட்டு நான்கு கப்பல் துறைகளும் 1973–74 முடிவில் செயல்படும். இத்தகையதோர் குறிக்கோளை அடைவதற்கான முழு முயற்சிகளும் எடுக்கப்பட்டு துரிதவேலை நடைபெற ஆவன செய்யப்பட்டிருக்கின்றன.

சேதுசமுத்திரத் திட்டம்.—இந்தியாவின் மேற்கு கரையையும் கிழக்குக் கரையையும் இணைக்கும் கடற்பாதையின் நீளத்தைக் குறைக்கும் பொருட்டும் மேம்படுத்தும் நோக்கத்திலும் மன்னார் வளைகுடாவை பாக் விரிகுடாவுடன் இணைப்பதே சேதுசமுத்திரத் திட்டத்தின் நோக்கமாகும். இதனால் 30 அடி அமிழ் ஆழம் அளவுள்ள கப்பல்கள், இலங்கையைச் சுற்றியும் அதன் தென் முனையைச் சுற்றியும் வளைந்துப் போவதைத் தவிர்ப்பதுடன், சுற்றி வளைத்துக்கொண்டு போகும் இலங்கை வழியில் சில சமயம் சுழற்காற்றும், புயலும் வீசுவதால் இக்கடற்பாதையை அபாயமின்றிப் பயன்படுத்தவும் முடியும்.

இத் திட்டத்தில் வளம் பெறக்கூடிய தன்மை பற்றி றுதி ஆய்வுகள், இந்தக் காரியத்திற்காக 1965-ம் ஆண்டு மே திங்களில் இந்திய அரசால் நியமிக்கப்பட்ட ஆலோசகர் திரு. சி. வி. வெங்கடேஸ்வரன் அவர்களால் நடத்தப்பட்டன. அவர் சிறப்புப் பொறியியல் சரகம் ஒன்றுடன் ஆய்வுகளை முடித்து 1968 ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்களில் இந்திய அரசுக்கு அவரது அறிக்கையைப் பணிந்தனுப்பினர். இத்துடன், இத் திட்டத்தின் பொருளாதார ஒப்பேறு நிலை குறித்து தனியான அறிக்கை ஒன்றை சேது சமுத்திரத் திட்ட, திட்ட அதிகாரி திரு ஆர். நடராஜன், ஐ.ஏ.எஸ். அவர்களது அறிக்கையும் அனுப்பப்பட்டது.

அந்த அறிக்கையில், சேது சமுத்திரத் திட்டம் பொருளாதார வகையில் ஏற்புடையதெனவும் தொழில் நுட்ப வகையில் சாத்தியமானதெனவும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இக் கால்வாயின் பல்வேறு இணைப்புகள் குறித்துக் கருதப்பட்டன. இரண்டு இணைப்புகள் அதாவது (1) மண்டபம் இணைப்பு, (2) இராமேஸ்வரம் இணைப்பு ஆகிய இரண்டும் சாத்தியமாகுமெனக் கண்டறியப்பட்டது. இந்த இரண்டு இணைப்புகளில் இராமேஸ்வரம் இணைப்பு மண்டபம் இணைப்பைக்காட்டிலும் குறைந்த தொலைவுடையதும் குறைந்த செலவுடையதும் ஆகும். (மண்டபம் அமைப்பின் நீளம் 1,44,400 அடி இராமேஸ்வரம் அமைப்பின் நீளம் 43,700 அடியாகும்) இதற்கு மதிப்பீட்டுச் செலவு முறையே ரூ. 55 60 கோடி, ரூ 37·50 கோடியாகும். எனவே இராமேஸ்வரம் இணைப்புத் திட்டமே இந்த அறிக்கையில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இந்தக் கால்வாய் திறக்கப் பட்ட பின்னர் ஒன்று அல்லது இரண்டு ஆண்டுகளுக்குள் ரூ. 162 லட்சம் நிகர வருவாய், பெரும்பாலும் அன்னியச் செலாவணியில் கிடைக்கலாமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

ஆலோசகரால் அளிக்கப்பட்ட புலன் ஆய்வுகள், கீழ்க்கண்ட முடிவுகளுக்கு வழி கோருகின்றன :—

(i) இந்தத் திட்டம் தொழில் நுட்ப முறையில் ஏற்படைத்த ஒன்றாகும்.

(ii) மண்டபத்தில் ஒன்றும், ராமேஸ்வரத்தில் ஒன்றுமாக இரண்டு மாற்று இடங்கள் குறுக்கு வழிகளுக்காக ஆலோசனையில் இருந்தன. இவை இரண்டு பற்றியும் ஆய்வு செய்யப்பட்டது. அதன் மூலம் கீழ்க் கண்டவாறு அறியப்பட்டது :—

(அ) மணல் திட்டத்தில் கடல் கொந்தளிப்பு காரணமாக, மண்டபம் வழியை அமைப்பது கடினமானதாகும். ஆனால் இராமேஸ்வரம் வழியில் இத்தகைய இடர்பாடுகள் ஏதும் இல்லை.

(ஆ) இராமேஸ்வரம் வழியைப் பொறுத்த வரையில் அமிழ் ஆழம் 30 அடி அளவுள்ள கப்பல் செல்வதற்கு வகை செய்யும் ஒரு திட்டத்திற்கு மதிப்பீட்டுச் செலவு ரூ. 37·50 கோடி, மண்டபம் வழியைப் பொறுத்த வரையில் சுமார் ரூ. 55·60 கோடியாகும். இராமேஸ்வரம் வழிக்கு வகை செய்தால் ரூ. 18·10 கோடி மிச்சப்படும்.

(இ) அமிழ் ஆழம் 32 அடி, 35 அடி உள்ள கப்பல்களுக்கு வகை செய்யப்பட்டால், ராமேஸ்வரம் வழியைக்காட்டிலும் மண்டபம் வழிக்காகும் அதிகப்படியான செலவு இன்னும் அதிகமாயிருக்கும்.

செலவு தொழில்நுட்ப கோணங்களில் இருந்து நோக்கினால், இராமேஸ் வரம் வழியே ஏற்றுக் கொள்ளத்தக்கதாகும் என்பது தெரியவரும்.

(iii) மேற்கிலிருந்து வரும் எல்லாப் போக்குவரத்திற்கும் பொது மையமாக அமைந்துள்ள கன்னியாகுமரி முனையிலிருந்து சென்னை, விசாகப்பட்டிணம், கல்கத்தா ஆகிய இடங்களுக்கு முறையே 353, 295, 259 கடல் மைல்களைக் குறைக்கிறது. தூத்துக்குடி துறைமுகம் வழியாகச் செல்லும் கப்பல்களுக்குக் கூடுதலாக 81 மைல் தொலைவு குறையும்.

1972 மார்ச் 21]

(iv) தற்போது 30 அடி அமிழ் ஆழம் அமைக்கப்பட்டால் போதுமானதென்று தெரிகிறது. பின்னர் இது 32 அடிக்கு அதிகப்படுத்தப்படலாம். நாளா வட்டத்தில் அனுபவத்தின் மூலம் அமிழ் ஆழத்தை அதிகப்படுத்துவது பற்றி தீர்மானிக்கலாம்.

(v) நிகர ஆதாயம் படிப்படியாக உயரும். காலம் செல்லச் செல்ல ஆதாயம் பெருகும்.

சேது சமுத்திரத் திட்டத்தின் ஆலோசகராலும், திட்ட அதிகாரியாலும் தயாரிக்கப்பட்ட திட்ட அறிக்கை 1968 ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்களில் இந்திய அரசுக்குப் பணிந்தனுப்பப்பட்டது. அது முதல் அந்த அறிக்கை மத்திய அரசின் பரிசீலனையிலுள்ளது.

மத்திய அரசின் பப்பல் போக்குவரத்து அமைச்சரகம் 1971 ஆம் ஆண்டு நவம்பரில் சில விளக்கங்களை கேட்டது. அவ்விளக்கங்களை இவ்வரசு தெளிவு படுத்தியது. மைய்யரசின் இறுதி ஆணை இன்னும் எதிர் பார்க்கப்படுகிறது.